धारा 8 विधेयक का अंग बनी

धारा 9 विधेयक का अंग बनी

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : धारा 1 में मंत्री जी का संशोधन है।

डा.सत्यनारायण जटिया : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"पृष्ठ 1 पर, पंक्ति 3 में अंक 2000 के स्थान पर अंक 2001 प्रतिस्थापित किया जाए।"

प्रस्ताव पर मत लिया गया और वह स्वीकृत हुआ

धारा 1 यथासंशोधित विधेयक का अंग बनी

अधिनियमन सूत्र

डा.सत्यनारायण जटिया : मैं प्रस्ताव करता हूं:

"पृष्ठ 1 पर, पंक्ति 1 में शब्द इक्यानवें के स्थान पर शब्द बावनवें प्रतिस्थापित किया जाए।"

प्रस्ताव पर मत लिया गया और वह स्वीकृत हुआ।

अधिनियमन सूत्र यथासंशोधित विधेयक का अंग बना।

शीर्षक विधेयक का अंग बना।

डा. सत्यनारायण जटिया : मैं प्रस्ताव करता हूं कि :

"यथासंशोधित विधेयक को पारित किया जाए।"

प्रस्ताव पर मत लिया गया और वह स्वीकृत हुआ

THE MOTOR VEHICLES (AMENDMENT) BILL, 2001

THE MINISTER OF STATE THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT & HIGHWAYS (MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI): Mr. Vice-Chairman, Sir, I move:

"That the Bill to amend the Motor Vehicles Act, 1988, be taken into consideration."

Before I commend this Bill to the House, with your permission, I would like to saw a few words. As the hon. Members know, the Motor Vehicles Act, 1988 came into force on 1st July, 1989. Through this Act, we regulate the motor transport in the country. In 1994, we felt that we should

make some amendments to this Bill so as to encourage the use of non-conventional energy for the purpose of road transport.

(The Vice-Chairman (Shri Suresh Pachouri) *In The Chair*)

Consequently, Section 66 was amended as Section 77 to enable the vehicles to ply on CNG, electricity and solar energy be exempted from taking permits and also the owners be allowed to fix the freight and the routes for the utilisation of such vehicles. Therefore, in 1994, amendments were made to the Motor Vehicles Act, 1988 and as per that amendment, section 66(1) said that the provision of sub-section (1) shall not apply to any motor vehicle which is operated by electricity, compressed fuel, compressed natural gas or solar energy. It also amended section 67 to say that 'provided that the fares and freight in respect of such stage carriages, contract carriages and goods carriages operated by battery, compressed natural gas or solar energy shall be fixed by the owners or the operators.' At that point of time, in 1994, it was felt that we need to encourage the use of such vehicles.

During the last seven years, a large number of such vehicles are being operated, particularly, in Delhi and Bombay, and we all know that even the Supreme Court has made certain observations and made the use of such fuel compulsory. Therefore, a situation has come now where a very large number of vehicles are operating on the roads and the discipline of road movement is not being maintained. The State Governments are finding it quite difficult to control such vehicles. It is also resulting indirectly in indiscipline on the roads and increase in the number of accidents. Therefore, I am putting before this august House, for its consideration, this amendment to remove the amendments which were introduced in 1994. That is, the exemption given to the vehicles plying on such fuels is now being withdrawn and they will be operating, as the normal vehicles are. This is what the Bill says.

The question was proposed.

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2001, as the hon. Minister for Road Transport, has explained, is to amend sections 66 and 67 of the Motor Vehicles Act introduced in the year 1994 to encourage eco-friendly fuel users. Now, the Government has come out with an amendment to take

back the benefits given to eco-friendly vehicles.

Mr. Vice-Chairman, this provision was introduced in 1994 only. It is only seven years back that it was introduced. The eco-friendly fuel, namely CNG, is used only in two cities, Mumbai and Delhi, only because of the pressure from the Supreme Court that all the vehicles should be CNG vehciles. In other parts of the country, these vehicles are not found. There is a need for encouraging eco-friendly fuel in other parts of the country also. Now, if you do not provide these benefits and withdraw them so quickly, the eco-friendly vehicles, particularly the CNG and solar energy vehicles or battery-operated vehicles would not become popular. Already their capital cost is very expensive. The concession is not just because of fuel. The capital cost of the vehicle is very high. I feel that only when these vehicles become popular, we have to withdraw these concessions. But I do not think the time has come when a uniform withdrawal can be made all over the country. I request the hon. Minister to consider how he can extend the benefits to other parts and what type of incentives can be offered by the Government to encourage the users of eco-friendly fuels.

Sir, we are discussing the Motor Vehicles (Amendment) Bill. The number of road accidents is increasing. Every day, we find a number of accidents taking place in the country. There is no day when we don't find a mention of accidents in the newspapers. The number of accidents is enormous. Everywhere, ghastly road accidents are taking place. It is only through the regulation of motor vehicles that we can bring down the number of accidents. There are various reasons. One of the reasons is the mode of issuing driving licences. There is absolutely no regulation. There is too much corruption in the system of issuing driving licences. When we compare our system with that of the other developing countries, we find that in other countries, it is impossible for a person to get a driving licence unless he is perfect in driving, but, here, anybody can get a driving licence, sitting in his house, even without giving a driving test. That is also one of the reasons.

Another thing is, it is not within your right to prohibit drivers from drinking. On all the major highways there are bars. After exhaustion, the drivers are tempted to go to a bar. It is happening openly. And you say, "Don't drive in an intoxicated condition! Don't take drugs!" But you have provided these facilities on your highways. You have no control on that. The State Governments are issuing licences for opening bars on the highways. We have never seen such a thing earlier. Something has to be

done in this regard. There should a total prohibition, at least, while driving on the highways. That will also help in bringing down the number of road accidents.

Another important issue is the language of the number-plates. Every State has a different language. The number is written in different State languages. Suppose somebody from Tamil Nadu comes here by his vehicle whose number is written in Tamil. In case there is an accident, how will a policeman or some other person identify the number of the vehicle? You catch the owner of the vehicle through the number of the vehicle. Every State is encouraging the people to have the number-plates of the vehicles printed in the State language. Suppose a motor vehicle comes here from Karnataka. The number is printed in Kannada. If there is an accident, who will note down the number? Even the policeman will not be able to note down the number.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM (Uttaranchal): Do you suggest that it should be written in English?

SHRI K. RAHMAN KHAN: There should be some uniformity. It should be bilingual, as it happens in other countries. There should be some uniformity. I am told there is a provision that it should be in one language, but that has not been observed. That is why even the criminals escape; that is why even the smugglers escape.

Another important thing is that there is a cess levied for the upkeep and maintenance of the roads, but the amount collected from the cess is not spent for that purpose. A road user is paying a tax for using the road. Then he should be provided better roads. No State Government is spending the proceeds collected from the cess on the upkeep and maintenance of the roads. Even the Central Cess which has been levied on vehicles is not being used for maintaining the roads and educating the drivers. There is lack of education amongst the drivers. It is very essential to educate the drivers.

With these few suggestions, I welcome the Bill and I request the hon. Minister not to withdraw the concession throughout the country. The time is not ripe to do so throughout the country. As far as Delhi is concerned, yes. Because of the Supreme Court order there are so many CNG buses. So, if you don't provide the concession, it is logical and reasonable. But take, for example, Bangalore or Chennai or any other place where CNG is not heard of, where there is no CNG supply. In the case of

such places, withdrawing the concession is not logical and reasonable. Thank you.

श्री रमा शंकर कौशिक (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष जी, उत्तर प्रदेश में फिलहाल यह कानून लागू कर दिया गया है कि जो प्राइवेट व्हीकल्स हैं उन पर सफेद प्लेट और काले अक्षर होने चाहिए जोकि अब तक टैक्सी में थे, लेकिन जब हम उत्तर प्रदेश से यहां दिल्ली आते हैं हमारा चालान कर दिया जाता है कि यह तो टैक्सी है और आप टैक्सी में इतने लोग कैसे बैठे हैं। जो टैक्सी वगैरा थीं उन में पीली प्लेट पर काले अक्षर हैं। इस तरह जब सब जगह एक सा नहीं है तो उत्तर प्रदेश में किस प्रकार से ऐसा किया गया है। अभी माननीय सदस्य ने जो प्लेट वाली बात उठायी, उसी के संदर्भ में मैं ने भी यह जिक्र किया है।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी.सी. खन्डूरी : सर, मैं इस का स्पष्टीकरण कर दूं। आप ने जो बात कही है, उस के लिए हम ने एक कायदा बनाने की व्यवस्था की है। अभी जो कायदा बना है, उस के अनुसार आज तक प्राइवेट गाड़ियों में जो प्लेट काली और सफेद है, अब वह सफेद और काली है और टैक्सियों के अंदर और जो पब्लिक ट्रांसपोर्ट है, उस के अंदर पीली और काली है। इस तरह से अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर और दूसरी जगहों पर यह देखा गया है कि पीली प्लेट पर अगर काला लिखा हो तो वह ज्यादा दूर से नजर आता है। चूंकि कॉमर्सियल व्हीकल्स ज्यादा हैं, इसलिए उन के नंबर वगैरा नोट करना आसान हो जाता है। महोदय, रात में किस प्रकार की और कौन सी प्लेट ज्यादा सुविधाजनक होती है, उन सब बातों को देखते हुए यह व्यवस्था की गयी है। जो कायदा बना है, उस के अनुसार इस प्रकार का रंग अगले दो साल के अंदर आने वाला है। उसे कोई स्टेट पहले शुरू कर रही है तो वह कर सकती हैं। यह अनुचित नहीं है और इस पर अगर कोई आप का चालान करता है तो वह गलत है।

श्री रमा शंकर कौशिक : महोदय, दिल्ली में तो उन का चालान हो रहा है। फिर काले पर सफेद भी खूब चमकता है। प्राइवेट गाड़ियों पर जो काले पर सफेद चल रहा था, उसे वैसे ही चलने दें। वह भी खूब चमकता है।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी.सी. खन्डूरी : महोदय, यह बीच का ट्रांजिट पीरियड है। इस में कुछ-न-कुछ समस्या होगी। इसलिए हम ने यह कहा कि तुरंत रातों-रात इसे नहीं बदला जा सकता है। आप दिल्ली की बात मेरे ध्यान में ला रहे हैं, हम उन को बताएंगे कि वह अवैध नहीं है। अब जहां आप ने प्लेट की बात की तो उस पर भी प्लेट का एक नया नमूना बन रहा है। आप ने प्लेट की जो समस्या बताई है, वह है और उस के अलावा एक बात और भी है कि प्लेटें बहुत जल्दी बदली जाती हैं। अब जो नई प्लेटें हम ने ईजाद की हैं, जब वह आ जाएंगी तो उन को बदलना भी असंभव होगा। इस प्रकार की व्यवस्था की जा रही है।

श्री के. रहमान खान : सर, रजिस्ट्रेशन के साथ प्लेट्स यूनिफॉर्म होनी चाहिए और आर.टी.ओ. को प्लेट्स इश्यू करनी चाहिए।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी.सी. खन्डूरी : जो नया कायदा बन रहा है उस में वह व्यवस्था हो रही है।

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU (Pondicherry) : It has been specifically mentioned in the rules as to what should be the size of the

board, the letters, etc. It is already mentioned. It should always be in English. If it is written in Tamil, there cannot be any objection

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : फिर इस को दिखवा लीजिए। श्री अनन्तराय देवशंकर दवे।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे (गुजरात) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मंत्री जी जो यह अमेंडमेंट बिल लाए हैं, मैं उस का समर्थन करता हूं। यह बहुत छोटा सा बिल है। इस में दो-तीन प्रोवीजो व सेक्शंस निकाले गए हैं। यह अच्छी बात है, लेकिन इस में ध्यान रखने की बात यह है कि जब यह बिल बना तब सी.एन.जी. को एनकरेज करने के लिए कुछ फेसिलिटी गवर्नमेंट ने प्रोवाइड की थी। महोदय, अब दिल्ली और मुंबई में सी.एन.जी. के व्हीकल्स बहुत बड़ी संख्या में बढ़ते जा रहे हैं। सुप्रीम कोर्ट के आदेशानुसार कुछ और व्हीकल्स अगले कुछ महीनों में दिल्ली व मुंबई में आ जाएंगे और उन के डिसीप्लीन का भी बहुत बड़ा सवाल खड़ा हो जाएगा। इसी वजह से आप जो प्रोविजन निकाल रहे हैं, जो पहला सैक्शन है 66(1) उसमें लिखा है कि -

"Any motor vehicle which is operated by electric battery, compressed natural gas or solar energy"

जब पहली बार यह अमेंडमेंट हुआ और 66(1) बना, तब उसके साथ ये दो शब्द जोड़े गए थे "इलेक्ट्रिक बैटरी" और "सोलर ऐनर्जी"। आज दुनिया आगे बढ़ रही है और आपको फिर यही सुधार करने के लिए आना पड़ेगा। इसलिए 66(1) पूरा निकाल दें। आज जो CNG का सवाल खड़ा हुआ है सुप्रीम कोर्ट के आदेश के मुताबिक तो आप यह CNG वाला निकाल दीजिए और ये दोनों रहने दीजिए। यह तो देखिए कि दुनिया आगे बढ़ रही है। आज बंगलौर में ऐसी इलेक्ट्रिक कार बन रही है, सोलर ऐनर्जी की कार बन रही है, नयी-नयी इन्वेंशन हो रही है दुनिया में तो फिर आपको यहीं आना पड़ेगा। मुझे लगता है कि आपको जो अमेंडमेंट करना है करिए वरना फिर बाद में करना पड़ेगा। अब जो नेचुरल गैस वाली बात आपने कही है तो पूरा सैक्शन निकल जाता है। मैं समझता हूं कि इस बारे में भविष्य में आप पूरा बिल लाएं क्योंकि जब आप नेचुरल गैस वाली CNG निकाल रहे हैं तो मंत्री जी, आपको ऐक्ट में बहुत से अमेंडमेंट करने पड़ेंगे।

मैं यह कहना चाहूंगा कि जब CNG गाड़ी का ऐक्सीडेंट होगा तो उस स्थिति से निपटने के लिए आपको ट्रैफिक पुलिस को ट्रेनिंग देनी पड़ेगी। जब CNG से जला हुआ आदमी हॉस्पिटल में जाएगा तो उसके उपचार के लिए आपको डॉक्टर्स को स्पैशल ट्रेनिंग देनी पड़ेगी। आप CNG के व्हीकल्स जहां रखोगे, वहां इलेक्ट्रिक कनेक्शन अलग तरह के होंगे, फिर रैंट ऐक्ट के मुताबिक जो कोई मकान बनाएगा, उसमें अमेंडमेंट करना पड़ेगा। जब आप यह प्रोविजन निकाल रहे हैं तो बहुत से ऐक्ट्स आपके सामने आएंगे जहां पर CNG के मुताबिक आपको अमेंडमेंट करना पड़ेगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप एक पूरा बिल लाइए और पूरा बिल लाकर इसमें सेफ्टी के प्रोविजंस कीजिए। जब हम ये प्रोविजंस निकाल देते हैं और स्टेट्स को दे देते हैं तो वहां भी बहुत से सवाल खड़े हो जाएंगे।

महोदय, आप तो उसी डिपार्टमेंट के मंत्री हैं और बड़ी-बड़ी रोड्ज़ बना रहे हैं तो मैं आपसे कहना चाहता हूं कि कच्छ में गांधीधाम से सामख्याली तक जो कंप्यूटराइज्ड केबिनें बनी

थीं, वे सब भूकंप में गिर गई हैं और आज भी गिरी पड़ी हैं। उनके टॉल-टैक्स के बारे में अभी कुछ तय नहीं हुआ है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि जल्दी ही उनको रिपेयर कर दीजिए ताकि वे जल्दी शुरू हो जाएं और सरकार की आमदनी हो सके। दूसरी एक रोड गांधीनगर से उदयपुर तक जाती है, मैंने सुना है कि उसके लिए सारी फार्मेलिटीज़ आपके डिपार्टमेंट में तय हो गई हैं और थोड़े दिनों में आप उसका भूमि-पूजन भी करने वाले हैं। मेरा निवेदन है कि जल्दी से जल्दी यह काम शुरू हो तो सरकार को रेवेन्यू मिलेगी, आपके डिपार्टमेंट में रेवेन्यू आएगी और आप अच्छे काम कर सकोगे।

तो मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जब आप नया बिल लाएंगे तो बहुत सोच-समझकर दूसरे ऐक्ट्स में जो संशोधन करने हैं, उनको शामिल करके एक कांप्रिहैंसिव बिल लाइए। मैं इस बिल का पूरे हृदय से समर्थन करता हूं और आपको बधाई देता हूं कि आप एक बहुत अच्छा बिल लेकर आए हैं।

SHRI A. VIJAYA RAGHAVAN (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill has come because of a certain compulsion. Since we have introduced this new, alternate, fuel in Delhi and Mumbai, naturally, we will have to amend the existing laws. But, while amending the laws, we have to take note of certain aspects. The CNG fuel was introduced on instruction from the Apex Court, in order to control the increasing pollution in the country. Naturally, Delhi, being the capital city, the Supreme Court intervened in this matter. But this pollution is increasing everywhere; not just in Delhi and Mumbai. If you go through the situation in most of the cities, most of them are polluted. A city like Bangalore, which was once called the City of Gardens, has now become one of the most polluted cities. If you go through the statistics of pollution throughout the world, the Indian cities are shown to be the highest polluting cities. Naturally, therefore, we need to improve the grades of our existing vehicles and systems. What happened when the CNG fuel was made compulsory? There was a big resistance from everybody. There was total chaos. There were agitations; lathi-charge and setting of vehicles on fire. So many problems were there. It was only because of the Court direction that we were forced to implement the decision. A similar situation would come up in other cities as well. So, there should be sufficient safeguards. When it is made compulsory in other cities, we should see to it that a Delhi-like situation is not repeated there. So, you have to explain to the House what you are going to do in the cities where this pollution is increasing at an alarming level. Secondly, when we have introduced this CNG, what is the situation in Delhi? Proper facilities are not there. An auto rickshawwallah has to wait for at least six hours at the petrol pump for re-filling. There are long queues in front of all the CNG filling stations. It has become a very big problem in the capital city. So,

you have to explain how you are going to solve this problem. There is a general complaint everywhere that the auto rickshawwallas take more money from the commuters. They, in turn, complain that since they have to wait for nearly six hours at the gas stations, they want a little more money and this they can get only from the commuters. Such problems are there. You have to take note of this and see how to solve this. Then, regarding the safety measures, in the gas filling stations, there should be sufficient safety measures, as the CNG cylinders are kept there. We have to store them in good condition. These are combustible ones and, hence, they should be stored properly. This aspect also should be taken note of by the Minister. Again, while converting the existing vehicles from diesel to CNG, certain standard should be maintained. Of course, there would be standards prescribed. But certain agencies may come out with duplicate things. This kind of problems would be there. Sir, this is not a normal fuel; we are in a new area; naturally, standards would be prescribed. But these should be maintained properly.

Then, Sir, in the Statement of Objects and Reasons, it is mentioned that the proposed amendments are essential in the overall interest of securing road safety and maintaining a clean environment. The second part, of course, would be fulfilled. But I have my doubts about the first part, namely, regarding road safety. Road safety itself is in question. My colleagues have mentioned their experiences. Even in a small State, like Kerala, road accidents and deaths on account of accidents are increasing to an alarming extent.

It was reported that, at least, 15 persons die everyday in a tiny State like Kerala. What is the reason? The existing motor vehicle rules and regulations are not sufficient to ensure the safety of commuters. In this city itself, two Parliament Members were injured while they were walking on the road just in front of Parliament. Both these Members were from Lok Sabha. Some vehicle, and nobody knew which vehicle it was, hit one of them; it went away. Of course, in the second case, we caught the culprit. How can you ensure safety? This was the situation just in front of the Parliament in this city. So, are the existing rules sufficient to ensure the safety of the people? You just go through the increase in the number of vehicles in the last one year. It has doubled or, maybe, trebled. Whatever laws are there, they are all linked with the automobile industry. I do not want to go into the details. The automobile people want to sell more and more vehicles. And the rules are changing accordingly. We are not thinking about the safety of

the common man. We are thinking only about the automobile industry. It is a very bad situation. Some Members raised the issue of licences. We see young boys of 18 to 20 years of age driving big vehicles. What is the punishment if they hit somebody and that person dies in the accident? It is just the suspension of licence for six months. We have to think seriously about the existing laws and the lacunae in the laws. So far as the RTAs are concerned, they have not been functioning properly after the last amendment in the Motor Vehicles Act. There are no rules and regulations for granting permits for heavy vehicles. They go to the court and they get the permit. The accidents rate is increasing everyday throughout the nation. We have to check it. All these things have to be taken note of. The situation has totally changed in the last ten to fifteen years. It was different when the law was enacted. Now, the number of vehicles is increasing. Accidents are increasing. Then, if you look at the condition of our roads, it is bad. We have to improve the condition of our roads as well as the National Highways. We are spending a very meagre amount on this. Although you have announced big schemes, the actual expenditure has been much less. So far as four-lane National Highways are concerned, in my State only 25 per cent of the work has been done. In the remaining 75 per cent of the roads, we do not have four lanes. I think the same is the condition in almost all the roads in the country. The condition is very bad. In such a situation, we have to improve the condition of our roads, the standard of our National Highways and the existing laws should also be changed according to the situation that is prevailing in the country at present. I hope, as a result of this discussion, you will bring a more comprehensive legislation in this respect.

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इस एक्ट के जरिए से हम रोड ट्रांसपोर्ट जो दिल्ली और मुम्बई का है उसको ठीक करेंगे और उसमें सीएनजी के व्हीकल्स को बढ़ाने का जो एक फैसला था उनको इनसेंटिव मिले और लोग आगे बढ़ें। दरअसल यह जो अमेंडमेंट आया है यह शहरों में फैलते हुये पाल्युशन को कम करने के लिए, ऐंनवायरमेंट के सूरतेहाल को देखते हुए उसको बेहतर बनाने के लिए आया है। दिल्ली में, मुम्बई में और बंगलौर में काफी व्हीकल्स हैं और व्हीकल्स से फैलने वाले पाल्युशन को ठीक करने के लिए मंत्री जी यह बिल लाये हैं। लेकिन जिस तरह से इसको पेश किया गया है, इसमें थोड़ी सी कमी महसूस होती है और वह यह है कि जो सी.एन.जी. के व्हीकल्स हैं - जैसा हमारे एक साथी ने कहा कि उनकी लम्बी क्यू लगी रहती है, 6-6 घंटे उनको सी.एन.जी. गैस भरवाने के लिए क्यू में लगना पड़ता है किन्तु इस क्यू में लगने के बावजूद भी लोग सी.एन.जी. के आटो रिक्शा, टैक्सी और गाड़ियां क्यों चला रहे हैं? सर, इसके पीछे भी एक राज़ है। आप अगर सी.एन.जी. की गाड़ी या आटो में भी बैठकर जाएं तो उनके पास मीटर वही पुराने वाले हैं और वह 6 घंटे या 12 घंटे क्यू में खड़े रहकर भी बड़ा

फायदा उठाते हैं। सर, वे लोग फायदा इसलिए उठा रहे हैं कि मीटर की रीडिंग कुछ और होती है और अपनी जेब से एक दूसरा कागज़ वे निकालते हैं। फिर उस टैरिफ के हिसाब से, जो पैट्रोल का टैरिफ है, उसे वे लोग सी.एन.जी. में ले लेते हैं जब कि पैट्रोल 30 रुपये का है और सी.एन.जी. 11 या 12 रुपये लगते हैं। उस हिसाब से इसका टैरिफ कम होना चाहिए। उसमें नया मीटर न लगा होने की वजह से कौन लुट रहा है? पैसेंजर लुट रहा है, मुसाफिर लुट रहा है। वह मुसाफिर जो सौ रुपये में दिल्ली स्टेशन से साउथ एवेन्यू या नॉर्थ एवेन्यू पहुंचता था, उससे ये लोग नया कागज़ निकालकर, पैट्रोल वाले दाम लेकर डेढ़ सौ या दो सौ रुपये में वहां तक पहुंचाने की बात करते हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि अगर आप यह प्रोवीज़न्स सी.एन.जी. के लिए या इको फ्रैंडली रिसोर्सिज़ को बेहतर बनाने के लिए लाए हैं तो यह बड़ी खुशी की बात है, आप लाइए। इसमें हमें कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन इससे पहले दिल्ली और मुम्बई जैसे शहरों में जब बाहर का आदमी आता है और जिस तरह वह टैक्सी या आटो में लुटता है, उसको रोकने के लिए भी कुछ ऐसे उपाय होने चाहिए, विद न्यू मीटर, पर्टिकुलर बढ़िया किस्म के मीटर लगाए जाएं और यह नही होना चाहिए कि वह पैट्रोल वाला टैरिफ लिस्ट निकाल रहा है, उनको उसके हिसाब से रेट बता रहा है। पैसेंजर उसकी लैंगुएज नहीं समझता, वह उसकी बात नहीं समझ पा रहा और उसे दिक्कत आ रही है। इसलिए बढ़िया किस्म के मीटर का मस्ट होना बेपनाह जरूरी है, इस रोड के मामलात को दुरुस्त करने के लिए।

श्री संघ प्रिय गौतम : इस संबंध में राज्य सरकारों को चेतावनी देनी पड़ेगी।

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : जरूर दीजिए। यह बहुत जरूरी है। इस संबंध में डायरैक्शन जा सकता है। आज रोड ऐक्सीडेंट्स के जितने केसिज़ होते हैं - आज ज़माना बहुत तेजी से आगे की ओर बढ़ रहा है। आज सौ किलोमीटर की रफ्तार की गाड़ियां हैं, 140, 150 और 160 किलोमीटर प्रति घंटा की गाड़िया, फास्ट मूविंग व्हीकल्स रोड पर आ गये हैं किन्तु रोड्स वही पुरानी की पुरानी हैं, वाइड नहीं हुई हैं, बड़ी नहीं हुई हैं, उनमें लेन्स नहीं बनी हैं। जब इस तरह का सूरत-ए-हाल सामने है तो हमें यह महसूस होता है कि फास्ट मूविंग गाड़ियां - आप यहां से निकलिए, आगरा की तरफ चलिए तो मालूम हुआ कि कहीं ज़ैन टकराई पड़ी है, कहीं मारुति टकराई पड़ी है। फास्टनैस ठीक है लेकिन जो रोड की वर्दीनैस है, उसके इस्तेमाल की जो गुंजाइश है, उसके हिसाब से कम से कम जो मैनुफक्चरिंग कम्पनीज़ हैं, जो गाड़ियां बनाने वाली कम्पनीज़ हैं, उन्हें रोड की स्थिति को देखते हुए इन गाड़ियों की स्पीड को कुछ कम करने की जरूरत है वरना रोड ऐक्सीडेंट्स किसी सूरत में कम नहीं होंगे। सर, रोड सेफ्टी के संबंध में हमारे साथियों ने बहुत सी बातें कहीं। मैं इतनी बात जरूर कहना चाहता हूं कि सबसे कम ऐडमिनिस्ट्रेटिव खर्च व्हीकल्स ऐक्ट के मुत्तालिक आर.सी.ओ. का डिपार्टमेंट या जो भी आपका ट्रांसपोर्ट का डिपार्टमेंट है, इसका सबसे कम खर्च है और यह सबसे ज्यादा रैवेन्यू वसूल करने वाला डिपार्टमेंट है और इसमें जो लोग रोड पर चैकिंग करते हैं, उनके अनुसार जितने ऐक्सीडेंट्स ट्रकों के देखे जाते हैं, उनमें पीछे की बत्तियां किसी में नही मिलेंगी। मेरे कुलीग उत्तर प्रदेश से बैठे हुए हैं। महोदय, अंग्रेजों के ज़माने में - मुझे उनकी तारीफ नहीं करनी चाहिए, हम लोग जमहूरियत में हैं, हम लोग बहुत अच्छी जगह पर हैं लेकिन अंग्रेजों के जमाने में ऐसा होता था कि बैलगाड़ी के नीचे भी लालटेन जलती रहती थी। हमने अपने बचपन में देखा है। लेकिन आज ट्रकों में भी लाइट नहीं होती। उसको बुझा देते हैं और उन पर कोई केस नहीं होता है। यू.पी. में तो और भी कमाल हो गया कि ओवरलोडिंग कोई केस ही नहीं रह गया है। दस टन के

ट्रक पर बीस टन का माल लाद दीजिए, आपकी चैकिंग नहीं होगी। आपकी जो रोड बनी हुई है, वह है दस टन की 50 टन की लंबी लंबी गाड़ियां चलती हैं जो कि 22 टायरा और 26 टायरा कहलाती हैं। इन गाड़ियों की वजह से, रोड पर सरकार जितना पैसा खर्च करती है, दूसरे साल उसकी मरम्मत के लिए उससे ज्यादा पैसा खर्च करना पड़ता है। इसलिए, ओवरलोडिंग के सिलसिले में आपने कह दिया कि एक्जम्प्टेड है, कमाल कर दिया आपने, इससे सारी रोड्स उघड़ रही हैं और आज ऐसा मालूम होता है कि सड़कों में घर हैं और घर में सड़कें हैं। इसको देखने की जरूरत है।

दूसरा, एडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंसेज बहुत कम है। वहां पर कोई एवेन्यूज नहीं हैं। आगरा इतना बड़ा जिला है। वहां पर 10 सिपाही हैं। वैसे वहां जो सिपाही भर्ती होता है वह सिपाही ही रिटायर होता है। किसी और डिपार्टमेंट में अगर कोई सिपाही भर्ती होता है तो उसका प्रमोशन होता है और वह बड़ी से बड़ी जगह पहुंच जाता है। लेकिन यहां रिटायरमेंट तक वह सिपाही सिपाही ही रहता है, सुपरवाइजर सुपरवाइजर ही रह जाता है, एआरटीओ, एआरटीओ ही रह जाता है। यह इतना पैसा कलेक्ट करने वाला डिपार्टमेंट है और वहां पर इस तरह की बातें होती हैं। इसके लिए तमाम स्टेट गवर्नमेंट्स को डाइरेक्शन जाना चाहिए कि उनको प्रोपर एवेन्यूज मिलनी चाहिए और वहां पर एडमिनिस्ट्रेटिव खर्चा बढ़ाकर ज्यादा से ज्यादा सख्ती की जानी चाहिए। शहरों में जितने भी मर्डर होते हैं, अखबारों में आपने पढ़ा होगा कि उनमें 99 परसेंट मामले नेम प्लेट जाली होने के होते हैं। इसका मतलब यह है कि डिपार्टमेंट इसको नहीं कर पा रहा है और यह इसलिए कि पापुलेशन बेपनाह बढ़ रही है। मंत्री जी, यह आपको देखना पड़ेगा और इसके लिए मोटर साइकलों की प्रोपर चेकिंग होनी चाहिए। कम से कम दो पहिए वाले व्हीक्ल्स का रजिस्ट्रेशन नहीं होता, उसकी तरफ तवज्जह करने की जरूरत है। साथ ही सेफ्टी और रोड्स को वाइड करने के लिए जो पैसा आप दे रहे हैं उसकी मानीटरिंग प्रोपर होनी चाहिए। साथ ही डिस्ट्रिक्ट से डिस्ट्रिक्ट के लिए जो रोड्स हैं, वह फोर लेन होनी चाहिए, टू लेन रोड से काम नहीं चलेगा। पापुलेशन बढ़ रही है, ट्रैफिक बढ़ गया है। इसलिए इस तरफ तवज्जह करनी चाहिए।

इन लफ्जों के साथ, आपने जो यह अमेंडमेंट दिया है उससे कुछ फायदा जरूर पहुंचेगा लेकिन मैं समझता हूं कि कम्प्रहेंसिव ऐक्ट में कुछ ऐसी तब्दीलियां करने की जरूरत हैं, जिससे कि रोड सेफ्टी और मीटर का प्वाइंट जो यहां पर उठाया गया है, वह हल हो सके और ऐक्सीडेंट्स में कमी आ सके। अगर ऐसा होगा तो महौल बेहतर हो होगा, इन्वायरमेंट अच्छा होगा। इसलिए इस की तरफ तवज्जह देने की जरूरत है। शुक्रिया।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Shri K. Rama Mohan Rao, not here. Shri C.P. Thirunavukkarasu.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU (Pondicherry): Sir, I welcome the proposed amendments. It is the need of the hour. The amendments are sought with respect to section 66 of the Motor Vehicles Act, in sub-section 3, clause (f); and, in section 67, sub-section 1(f).

Section 66 says, all vehicles plying on the roadways, whether State carriage permit or contract carriage permit or taxi, should have a permit. If,

the vehicles are allowed to ply on electricity, battery or compressed natural gas or by solar energy, they need not apply for any permit at all. Sir, permit is one of the essential requirements in the Motor Vehicles Act.

It is only in the permit that the conditions are prescribed. The number of persons permitted to travel in a vehicle is one of the conditions. Next comes the stipulated time period. It says when the vehicle should be taken and by what time it should reach to a particular place. The route is also specified. How the vehicle has to ply is also mentioned in the permit. To begin with, it was said that if this sort of vehicles were to ply, then there was no permit required. So, there was an overload. The time stipulation was also not complied with. Also, there was no regulation on the route plied. So, the vehicles plied indiscriminately, on different routes. Hence, the Government thought, after taking into consideration several matters, that it was the right time to remove these problems. It is true that there should be no unhealthy competition among the operators. Hence, the concessions are removed. They have now to take permit.

It is the best thing because a permit has to be issued for these vehicles. Sir, road safety will be maintained and the innumerable accidents which are taking place due to indiscriminate number of vehicles being allowed to ply will be reduced. Sir, as far as clause 66 is concerned, it is one of the best amendments. With respect to clause 67, I would like to say that the State Governments have the power to collect fares and freight. As far as these vehicles are concerned, there is no fixed fare and freight. They can charge indiscriminately in any way they like. In order to put an end to this sort of thing, fares and freights have been prescribed for these vehicles and the operators plying their vehicles on the road have to charge the same fare and freight. So, in these circumstances, as far as this amendment is concerned, it is the need of the hour. Sir, I welcome this Bill. Thank you.

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस संशोधन का समर्थन इसलिए करता हूं कि सी.एन.जी. के बाद जो रियायतें दी गई थी वह रियायतें अब ज्यादा देर जारी नहीं रखी जा सकती लेकिन मैं अनुभव करता हूं कि माननीय परिवहन मंत्री जी परिवहन से जुड़ी हुई विशाल बहुगिनती के लोगों के व्यवसाय और उनके भविष्य को बचाने के लिए भी ध्यान दें। मैं उनके नोटिस में ला दूं और पहले भी लाया था कि 55 लाख लोग आज ट्रक के धंधे में अपनी जीविका के लिए देश में लगे हुए हैं और बसों में, कैंटर में और सुमो में टेक्सी में भी इतनी ही गिनती में लगभग दो प्रतिशत लोग हैं कुल मिला कर के सारे देश में दो करोड़ लोग इस रोजगार से जुड़े हुए हैं। इस व्यवसाय से परिवहन में ट्रक के धंधे में आपको कुछ सख्त स्टेप सड़कों पर और परिवहन कार्यालयों में लेने होंगे। डी.टी.ओ. और आर.टी.ए. ने अपनी इस

जिम्मेदारी को इस तरह से लूट का धंधा बना लिया है। उनको कहते हैं कि यह लूट की सरकार है। आम तौर पर यह कहा जाता है कि डी.टी.ओ. और आर.टी.ए. कार्यालय में दिन के वक्त मिलते नहीं हैं और रात्रि को सड़क पर मिलते हैं और सड़क पर एक एक ट्रक वाले से 21000, 21000 रुपये लिये जाते हैं। अभी पिछले 6-7 महीने से ट्रक के परिवहन पर मैंने बहुत गहन अध्ययन किया। मान्यवर, मैं आपको यह दिखा रहा हूं कि आर.टी.ओ. डी.टी.ओ. इतनी बेरहमी से लूटते हैं कि पंजाब से कुछ ट्रक गुजरात के लिए राहत सामग्री ले कर जा रहे थे तो उनसे 22-22 हजार रुपये जुर्माना वसूल कर के जाने दिया गया जबकि राहत सामग्री ले कर वह गये। अब देश में आखिर लेजिटीमेट कमाई करने वाले लोगों का कौन संरक्षण करेगा? कनाडा में, अमरीका में, इंग्लैंड में बहुत से हमारे रिश्तेदार, मित्र रहते हैं। हमने पूछा 20 वर्ष में कभी कोई डी.टी.ओ., आर.टी.ए. सड़क पर उनको नहीं मिला। यह परिवहन कार्यालय के लोग सड़क पर नहीं गये। यहां कोई 10 किलोमीटर आगे जाएं तो रोक लेते हैं। जगह जगह नाके हैं, चुंगियां हैं। एक ट्रक अगर अमृतसर से गोहाटी जाता है और वापिस आता है। तो 9 हजार से 12 हजार रुपए उसको रिश्वत देनी पड़ती है। यह हमारी जिम्मेदारी है कि हम इसको रोकें। क्यों ऐसे लूटा जा रहा है? ट्रक का मुकाबला रेलवे से है। रेलवे को कोई रुकावट नहीं है। कोई ट्राफिक वाला नहीं, कोई डी टी ओ, चुंगी या नाका नहीं। आखिर आप परिवहन मंत्री जी ध्यान दें। जब चाहे कंपनी वाले चेसिस की कीमत बढ़ा देते हैं। अभी मेरे एक माननीय मित्र कह रहे थे कि ट्रक वाले ऐसा करते हैं। कभी किसी ने बैठकर जो उनकी प्राब्लम्स हैं उनका भी गहन अध्ययन किया है? आज 9 टन से ज्यादा आप वजन नहीं उठा सकते हैं। अभी मेरे मित्र ने, मान्यवर आनरेबुल मेम्बर ने कहा कि ट्रक पर ज्यादा लोड लिया जाता है। आप यकीन मानिए 95 परसेंट लोग अगर ओवर लोड न ले जाएं तो उनको कोई चीज बचती ही नहीं। वे कहां से चुंगी के पैसे दें, कहां से डी टी ओ, आर टी ओ के पैसे दें? मैं श्री राजनाथ सिंह, मुख्य मंत्री उत्तर प्रदेश की तारीफ करता हूं। मैं उनसे मिला था। मैंने उनसे अर्ज की कि ऐसे-ऐसे रोज उनको लूटा जा रहा है ..।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : रामूवालिया जी, मुझे हाउस की सहमति लेनी होगी कि या तो इस बिल पर हम लोग चर्चा जारी रखें या जो पेपर सरकुलेट किए गए थे उसके अनुसार 5 बजे के लिए गृह मंत्री जी का वक्तव्य आने दें। तो इस सदन की राय लेना चाहूंगा।

श्री नरेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश) : 5 बजे का स्टेटमेंट करा लीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : वक्तव्य करा लिया जाए?

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal): How many speakers are there to speak on this Bill? If there are not many speakers, then we can finish it.

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : इसमें तो अभी 7-8 वक्ता और बाकी हैं।

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Then we will have to take it up later on.

श्री जनेश्वर मिश्र (उत्तर प्रदेश) : इसको बाद में चलाइए।

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया : इसको जारी रखा जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : तो ठीक है। इस बिल पर चर्चा जारी रहेगी। इससे पहले जो मुरादाबाद में घटना हुई है उस सिलसिले में गृह मंत्री का वक्तव्य होगा।

STATEMENT BY THE MINISTER

The Recent Incident of Killings of Six Persons at Village Sirsawan, District Moradabad on 22nd/23rd July, 2001

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI L.K. ADVANI): The incident regarding killing of six persons at Village Sirsawan, PS Bhojpur, District Moradabad on the night of 22nd/23rd of July, 2001 had been raised by some hon. Members on the 24th of July. I have had the facts ascertained from the Uttar Pradesh Government.

According to the State Government, in the second half of July, there were three incidents of violence in Western Uttar Pradesh with the same *modus operandi*. In all the three cases, the attack was above the neck, on the head and face; the attack was made when the members of the families were sleeping; no distinction was made between men, women and children; metal rods and lathis were used in the attack and causing deaths was as important to the perpetrators as loot. My officers tell me that this is the *modus operandi* of certain tribes which had been notified earlier during the British period as "criminal tribes".

Of the three incidents, the one at Sirsawan was the worst. In this incident, six persons died -- three on the spot, one while being taken to hospital and two during treatment. Thirteen persons were injured. The killed and the injured were living in the two houses on the outskirts of the village. One house was occupied by Anwar, s/o Ali Muhammad and his brother, Bhure, along with their family, while the other house was occupied by Muhammad Hanif, his brother, Nabi Muhammad and family. The *modus operandi* was the same as described above -- persons were attacked on the head and face by lathis and metal rods while they were sleeping. All investigations to date point to the involvement of members of the erstwhile criminal tribes.

Another similar incident occurred in Meerut District, where on the night of 17/18th of July, three members of the family of Shri Rishipal were killed while they were sleeping in their house on the outskirts of Kasba Mawana in Meerut District. Shri Rishipal, his wife, son and daughter were beaten on the neck, head and face by lathis and metal rods.